

"No quiere ser dictador"

Por que, desgraciadamente, es verdad. Si mañana el señor Irigoyen se despertara de mal humor y resolviera hacerse dictador, todos los radicales que ahora no hacen más que hablar de las democracias y de "los pueblos", afirmarían inmediatamente que la dictadura es el único régimen aceptable. Lo peor que tiene el radicalismo no es el señor Irigoyen sino la adhesión que lo rodea. Los radicales, al señor Irigoyen, le han renunciado a toda capacidad de análisis y a todo intento de censura. Lo que hace el señor Irigoyen está bien hecho siempre; sólo estará mal cuando él mismo lo diga. Si—lo que no decíamos ni presumimos—se enloqueciera de pronto, sus primeros decretos de manicomio serían retribuidos por todos los irigoyenistas. A su alrededor no hay una colaboración de hombres de conciencia y de pensamiento, porque él no lo admira, sino una paja a quien achala más. ¿Cómo va a discutir nadie los actos de un hombre ante el cual no se puede hacer problema? ¿Qué hombre puede discutir los actos de un hombre grande? Respondo, la opinión la da Irigoyen, y ellos tienen que esperar a que él hable para saber si son divórcios o antidivórcios, partidarios o no de las mareas trágicas transitorias o la nacionalización del petróleo.

Ingoyen es tan perfecto para sus partidarios que ni siquiera físicamente se lo puede discutir. ¡Le quitan los años! Para sus amigos, de perfecto que es, no puede envejecer. "Reconozca usted, por lo menos — le decíamos a un amigo radical — que no sabe escribir". "¡Sabe — nos contesta — sólo que no quere hacerlo como los demás y está creando una nueva literatura!". Li-

berales de crudo "mangiapretismo" capitulan con la Iglesia porque el señor Inghen es católico apostólico romano; los hay que se han hecho espiritistas.

Se sienta alrededor del Presidente actual, el olor de la adulación. Desde una época que todos sabemos cual es, el país no asiste a un espectáculo semejante. "No quiere ser dictador", dicen sus amigos. ¿Para qué, preguntamos nosotros, necesita dar mal con la Historia adoptando la postura exterior de la tiranía, si la ciente más perfecta que nadie?

Se puede dar con poco esfuerzo el hilo de respetar la democracia, el significado lo que cuesta gobernar democráticamente cuando el poder se aferra a la fuerza violenta, aceptar la voluntad de los partidarios y la discusión pública, someterse a la voluntad soberana del pueblo, como un Lloyd George o un Poincaré; y que estos señores diámlen... El no deja que nadie piense, ni resuelva a su alrededor; es el partido y el gobierno. Es la República. Podría decirse, parafraseando a un escritor francés, que es un dictador a quien ha faltado el valor del gesto. El gesto y la juventud, ya que esto último parece ser atributo de todos los tiranos, a excepción de uno que tenía el mismo origen vascu que el señor Irigoyen: el doctor Francia, que empezó a tiranizar a Paraguay a una edad muy semejante a la verdadera edad del Presidente actual de la Argentina.

[illegible]

Agréguese que la política del señor Irigoyen siente de tal modo la nostalgia rosista que nos ha devuelto a la discusión de cosas que nuestra generación no discuta ya, como el problema de las autonomías provinciales que es, al fin, el mismo de unitarios y federales en la época de la mazorca, ... rosistas. Los argentinos podrían estar ya ocupados en resolver otra clase de asuntos más actuales e interesantes, si el señor Irigoyen fuera un gobernante "actual", en la cultura, en los procedimientos y en el espíritu. Pero el está más cerca de los demás países Centro y Sudamericano que de la Argentina, como lo dice su mismo prestigio continental; y la Argentina se ha ido un poco más lejos de esos países.

"No quiere ser un tirano" ... Nosotros sentimos indignación y vergüenza de que se diga eso por ahí. Y desgraciadamente, es así. (Continúa en la pág. 3)

DIOSME FUSO SOBRE VUESTRA CIUDAD COMO A UN TABANO SOBRE UN NOBLE (CARALLO PARA PICARLO Y TEMPLO DESPIERTO - (Sócrates))

Jueves 21 de Marzo de 1929 *El Diario de Buenos Aires para Toda la República* Año XVI—Número 5631

J. Aguirre Afrontó la la Muerte con Valor

Al Comunicársele la
Condena Fatal, Dijo
que Sabría Morir

El General Topete Lle-
va un Gran Ataque a la
Ciudad de Naco

(Especial para CRÍTICA DE ENTREVISTAS)

MEJICO, 31.

El general Jesús Aguirre, jefe del levantamiento de la ciudad de Veracruz, después de pasar frente a un Consejo de Guerra fué fusilado como traidor.

El general Aguirre fué capturado, previas algunas escaramuzas en las que hubieron algunas víctimas, incluso el general federal Manuel Alemán.

Aguirre recibió el veredicto severamente, manifestándose

perfectamente preparado para pagar las consecuencias de un levantamiento.

Al comunicársele la sentencia, dijo así: "Soy un soldado, sabré morir".

Al enfrentarse con los soldados que lo iban a fusilar, encará el momento trágico digno y serenamente.

Corte marcial

(Continúa)

VERACRUZ, 21.— El general

2.000 rebeldes

(Associated Press)

NOGALES 21. — El general Fábila se Topile, encabezando a 2.000 rebeldes que se dirigen hacia Naco, donde Losa González, ex jefe de policía de la capital, que reemplazó al general Olvera, se había fuertemente atrincherado con mil hombres.

Hacia la frontera

Bien equipados

(Estacione) Puma

—AQUAPRIETA, 21.— Los indios yaque rebeldes, bajo el comando de general Ramon Aguaprieta, están avanzando hacia Naco, perfectamente equipados.

Batalla importante

El primer paso CRITICA 30 (septiembre-octubre)
MÉJICO, 21. — El gobierno con- sidera que al combate de Mazatlán es la primera batalla de importancia de la actual campaña militar.

Los expertos militares dicen que los refuerzos al mando del general Cárdenas no llegan a auxiliar al general Castillo en caso de marcha, en caso de que las vías no estén interrumpidas.

Mazatlán es perfectamente defendible, debido a sus colinas, pero a sabiendas que los rebeldes están fuertemente concentrados y atacan por donde los Norte y Oeste, con menudos contingentes.

- La cuarentena obligatoria para los vapores procedentes de Río de Janeiro.
- El presidente Irigoyen y el conde de La Vaulx.
- Anécdota de don Lucas Córdoba.

riamente nos trae el cable la consagración de los Inmortales italianos que, antes que nada necesitan ser fascistas y después, si es posible, tener talento. El nuevo lote, hoy, comprende a los historiadores, arquitectos y músicos. No está Guillermo Ferrero, ni está un Piretti, naturalmente.

En cambio, una colección de

viles fascistas y "pompiers". Gliptodontes, diplodocos y brontosaurios del Arte.

Mascagni no podía faltar. ¿Cómo podía excluirse a quien ha hecho propaganda personal del mussolinismo musical y erge, en serio, en la posibilidad de una música fascista? El vehemente autor de "Cavalleria Rusticana" junto con el mediocre Giordano ocupan los sillones más importantes. Pizzetti no existe. Ni Tosti. Antes que nada hay que acreditar la patente fascista para ser, al menos, de Mussolini.

No hay tiempo para ocuparse de la gravedad política en el microscópico principado de Mónaco. Sin embargo es una de las cosas más económicamente graves de la actualidad. Los electores de Montecarlo quieren deponer al príncipe Luis a favor de su yerno, el príncipe francés Pedro de Polignac. Se acusa a Luis de estar "acomodado" con

Y asistirémos, por primera vez en la historia, a una experiencia curiosa. Se le va a dar el trono por seis meses al príncipe Pedro de Polonia, pero en calidad de prueba. El resultado, bien; y si no, se proclamará la República de Mónaco. No hay precedentes de estos monarcas efímeros.

No lo dice el cable, pero lo sabemos. Como en todo en la vida, los desórdenes políticos de Monrovia hay que buscar un motivo económico. No importa si Luis o...

La tragedia es que Montecarlo es un franca decadencia y nuevos casinos, de otras empresas, en Cannes y otros puntos de la Riviera, atraen a los turistas y a los milloneros. "Que nuestro rey está supeditado a la empresa del Casino, que por lo menos se haga algo porque el C

Se ha exonerado a un jefe de sección del Registro Civil porque no atendía al público en su oficina. Los funcionarios de la policía apresaron a otros funcionarios que se entretenían en expandir partidas de nacimientos falsas.

...tan trascendental como la legitimación de la vida y de la muerte aparece en franco estado de desconfianza o de delitto. Parece que no se le da mayor importancia a estas transacciones. Consulte usted con el abogado lo que significa para la estabilidad social un libro de Registro Civil defectuoso o falso...

lenta e lo lejos...
—¿No es esa la antigua canción
que me hacía llorar cuando niño?
—Es posible... tal vez... ¡qué sé yo!
—A mis ojos aseman las lágrimas
pero... ¡Acázo si que llora soy y
A veces lenta el alma
En ardiente deseo
Da algo que ya ha entrevisto...
Cuándo... ¿Dónde? En un sueño

Yces vive el alma
En instante en lo eterno,
Cuando libra sus alas
En sueños !

Stivie MARON.

... donde había sido fusilado por orden de Napoleón Bonaparte. Esa crimen despertó a la opinión pública que había podido intuir la verdad de los hechos. Napoleón necesitaba impresionar a los realistas y, para ello, escoltó su víctima con la finalidad que le caracterizaba. El duque de Enghien — era la víctima de Napoleón — había sido refugiado en el ducado de Baden y fue allí donde, atropellando el derecho internacional, le detuvieron los soldados franceses. Inmedi-

mente fue sometido a una comisión militar que reconoció por unanimidad que el duque de Enghien era culpable de traición y delincuente contra el Estado. El interrogatorio duró tres horas y los militares de la comisión, después de deliberar a puerta cerrada, determinaron lo que había determinado el general Bonaparte. Se ha dicho que la comisión militar hizo el dictamen en un momento de entusiasmo; que la sentencia con precipitación decisiva; que el primer cóculn previendo, ni guiso, ni siquiera previ-

muerte del duque de Enghien, pero, al día siguiente de la ejecución, Bonaparte fue en ginebra al Consejo del Estado a reclamar la plena responsabilidad de lo sucedido, y en San Petersburgo volvió a reclamarla por un artículo de su testamento: "Mando presently a mi hijo y a mi sucesor, el duque de Enghien, por el honor de la seguridad, el interés y el honor del pueblo francés".

Mussolini es un vulgar plagiarlo.
En nuestra tierra — cuando sol-
daba el que ahora vota en Italia
gobierno — un día de elecciones
es un día de recolección popular.
Por eso, según contaba don Luca
Córdoba, cada vez que se acercaba
a elecciones el gobernador de San-
ago daba esta orden:

Intolerable Que se Continúen construyendo Construcciones de Macadam

El Desastroso Ejemplo de los Pocos Macadams Que Poseemos Debe Ser la Fuente de Experimentación de las Reparticiones Técnicas Encargadas de Proyectar los Futuros Camminos Nacionales

PAVIMENTOS LISOS QUE DESPIERTAN OPTIMISMO

La construcción de caminos ha sido, fundamentalmente, la fuente de la explotación del automóvil. Lo que antes era una necesidad al tránsito de vehículos de tracción animal, ahora es una necesidad para la circulación de automóviles con todas las modificaciones que los nuevos medios de transporte requieren.

En los principios no se le dio mayor importancia a la cuestión, pues sin cierta prioridad de parte de los carreteros para el transporte de pasajeros y cargas a distancia, pero la división del automóvil y las máquinas con todas las ventajas que se adaptan a la agilidad para la humanidad, trajo por consecuencia una modificación de métodos y procedimientos.

Los antiguos textos de técnica, sobre caminos, aconsejan que se construyan caminos de macadam, y que se evite el uso de la piedra, como se ve en España, a la que se le atribuye el origen de este tipo de caminos, y que por la edad y el carácter de los caminos que se construyeron en Europa. En esos libros se aconseja que se evite el uso de la piedra, pero no se menciona la erosión que se produce en los caminos de macadam, y hoy en día, en las reparticiones que debe proyectar y construir los caminos, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos.

El macadam es el pavimento más costoso.

Conocimiento de una falta de construcción en que al proyectar nuevos caminos, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos. En los caminos de macadam, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos. En los caminos de macadam, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos.

Ejemplo No Falta. El poco que se ha hecho en el camino de macadam, es un ejemplo de lo que se debe hacer en los caminos de macadam. En los caminos de macadam, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos.

El camino de macadam es un ejemplo de lo que se debe hacer en los caminos de macadam. En los caminos de macadam, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos.

El camino de macadam es un ejemplo de lo que se debe hacer en los caminos de macadam. En los caminos de macadam, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos.

El camino de macadam es un ejemplo de lo que se debe hacer en los caminos de macadam. En los caminos de macadam, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos.

El camino de macadam es un ejemplo de lo que se debe hacer en los caminos de macadam. En los caminos de macadam, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos.

El camino de macadam es un ejemplo de lo que se debe hacer en los caminos de macadam. En los caminos de macadam, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos.

El camino de macadam es un ejemplo de lo que se debe hacer en los caminos de macadam. En los caminos de macadam, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos.

El camino de macadam es un ejemplo de lo que se debe hacer en los caminos de macadam. En los caminos de macadam, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos.

El camino de macadam es un ejemplo de lo que se debe hacer en los caminos de macadam. En los caminos de macadam, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos.

El camino de macadam es un ejemplo de lo que se debe hacer en los caminos de macadam. En los caminos de macadam, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos.

El camino de macadam es un ejemplo de lo que se debe hacer en los caminos de macadam. En los caminos de macadam, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos.

El camino de macadam es un ejemplo de lo que se debe hacer en los caminos de macadam. En los caminos de macadam, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos.

El camino de macadam es un ejemplo de lo que se debe hacer en los caminos de macadam. En los caminos de macadam, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos.

El camino de macadam es un ejemplo de lo que se debe hacer en los caminos de macadam. En los caminos de macadam, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos.

El camino de macadam es un ejemplo de lo que se debe hacer en los caminos de macadam. En los caminos de macadam, se debe tener en cuenta el costo de la construcción de los caminos, y el costo de la explotación de los caminos.

Se Postergó el Congreso de Carreteras

COMO ANUNCIAMOS oportunamente, se ha confirmado la postergación del Segundo Congreso Panamericano de Carreteras, que debía celebrarse en Río de Janeiro en julio próximo, fijándose la nueva fecha inicial el día 15 de agosto del corriente año.

Motiva la resolución de la comisión organizadora, el deseo de dar oportunidad para mayor preparación de los trabajos, habiéndose fijado como fecha límite para la comisión de trabajo el 1 de junio.

El Congreso citado, que reunirá las autoridades más calificadas en materia de carreteras de todo el continente americano, se celebrará en Montevideo, Uruguay, para poder hacer en vista de comunicación.

De Carhué a la Capital, Hay un Buen Camino

Lo Ha Comprobado la Reciente Excursión Automovilística

El balneario de Ezeiza, situado a unos pocos kilómetros de la Capital, ha sido el punto de partida de una excursión automovilística, ya por las condiciones topográficas de las aguas del lago, ya por los hermosos paseos que se hacen en las orillas de los ríos.

En Buenos Aires a Carhué hay unos 450 kilómetros y se pueden recorrer cómodamente en 15 horas, pero el camino no es fácil, ya que el camino es muy malo, y el estado de los caminos, que se encuentran en todo el país, es muy malo.

Recordemos el Automóvil Club de Buenos Aires, que ha hecho un estudio de la situación de los caminos, y ha encontrado que los caminos son muy malos, y que se necesitan muchos recursos para mejorarlos.

Segundo Congreso Sudamericano de Turismo

La comisión directiva del Touring Club Argentino, ha recibido con carácter oficial de la Comisión Organizadora del Segundo Congreso Sudamericano de Turismo, dependiente del Ministerio de Fomento.

El primer congreso de este tipo que se celebró en el mundo, fue el que se celebró en París, en 1900, y desde entonces se han celebrado en diferentes países.

El primer congreso de este tipo que se celebró en el mundo, fue el que se celebró en París, en 1900, y desde entonces se han celebrado en diferentes países.

El primer congreso de este tipo que se celebró en el mundo, fue el que se celebró en París, en 1900, y desde entonces se han celebrado en diferentes países.

El primer congreso de este tipo que se celebró en el mundo, fue el que se celebró en París, en 1900, y desde entonces se han celebrado en diferentes países.

El primer congreso de este tipo que se celebró en el mundo, fue el que se celebró en París, en 1900, y desde entonces se han celebrado en diferentes países.

El primer congreso de este tipo que se celebró en el mundo, fue el que se celebró en París, en 1900, y desde entonces se han celebrado en diferentes países.

El primer congreso de este tipo que se celebró en el mundo, fue el que se celebró en París, en 1900, y desde entonces se han celebrado en diferentes países.

El primer congreso de este tipo que se celebró en el mundo, fue el que se celebró en París, en 1900, y desde entonces se han celebrado en diferentes países.

El primer congreso de este tipo que se celebró en el mundo, fue el que se celebró en París, en 1900, y desde entonces se han celebrado en diferentes países.

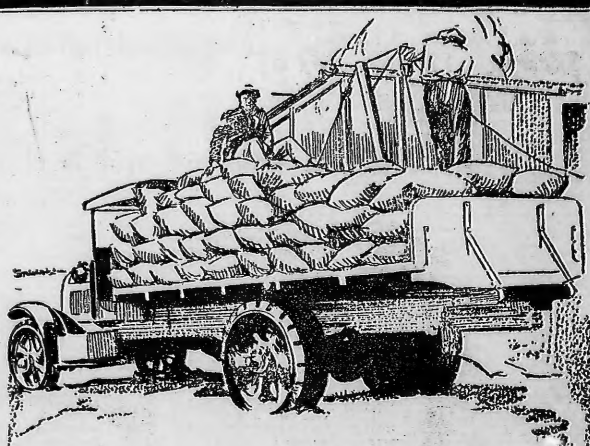
El primer congreso de este tipo que se celebró en el mundo, fue el que se celebró en París, en 1900, y desde entonces se han celebrado en diferentes países.

El primer congreso de este tipo que se celebró en el mundo, fue el que se celebró en París, en 1900, y desde entonces se han celebrado en diferentes países.

El primer congreso de este tipo que se celebró en el mundo, fue el que se celebró en París, en 1900, y desde entonces se han celebrado en diferentes países.

El primer congreso de este tipo que se celebró en el mundo, fue el que se celebró en París, en 1900, y desde entonces se han celebrado en diferentes países.

El primer congreso de este tipo que se celebró en el mundo, fue el que se celebró en París, en 1900, y desde entonces se han celebrado en diferentes países.



Camiones Fabricados y Camiones "Injertados"

Es corriente "aumentar" el tonelaje de un chasis camión, reforzando un poco los elásticos y el bastidor. Pero ese "injerto" realmente no aumenta nada. El tonelaje de un camión se determina en la fábrica, antes de empezar a construirlo, pues todas las piezas, ejes, pernos, cojinetes, etc., tienen que ser proporcionales al esfuerzo que deba soportar el conjunto. Así son fabricados los camiones FEDERAL y así, tal cual vienen de la fábrica, son vendidos al público. Por eso es que podemos entregar con cada camión la Garantía efectiva que reproducimos, y que es tanto más apreciada cuanto más experimentado es el comprador.



Hay Que Pesar las Cargas Para Salvar los Caminos

Los Peores Destruyores de las Calzadas son los Carros

Investigaciones y experimentos hechos en el campo de la física, demuestran que los vehículos de mayor peso destruyen los caminos más rápidamente que los de menor peso. Por lo tanto, es necesario pesar las cargas para salvar los caminos.

El peso de los vehículos es un factor importante en la destrucción de los caminos. Los vehículos pesados destruyen los caminos más rápidamente que los vehículos ligeros.

El peso de los vehículos es un factor importante en la destrucción de los caminos. Los vehículos pesados destruyen los caminos más rápidamente que los vehículos ligeros.

El peso de los vehículos es un factor importante en la destrucción de los caminos. Los vehículos pesados destruyen los caminos más rápidamente que los vehículos ligeros.

El peso de los vehículos es un factor importante en la destrucción de los caminos. Los vehículos pesados destruyen los caminos más rápidamente que los vehículos ligeros.

El peso de los vehículos es un factor importante en la destrucción de los caminos. Los vehículos pesados destruyen los caminos más rápidamente que los vehículos ligeros.

El peso de los vehículos es un factor importante en la destrucción de los caminos. Los vehículos pesados destruyen los caminos más rápidamente que los vehículos ligeros.

El peso de los vehículos es un factor importante en la destrucción de los caminos. Los vehículos pesados destruyen los caminos más rápidamente que los vehículos ligeros.

El peso de los vehículos es un factor importante en la destrucción de los caminos. Los vehículos pesados destruyen los caminos más rápidamente que los vehículos ligeros.

¿Cuándo Tendremos Algo Así?

Los vehículos pesados destruyen los caminos más rápidamente que los vehículos ligeros. Por lo tanto, es necesario esperar a que se mejoren los caminos para poder usar vehículos pesados.

Los vehículos pesados destruyen los caminos más rápidamente que los vehículos ligeros. Por lo tanto, es necesario esperar a que se mejoren los caminos para poder usar vehículos pesados.

Los vehículos pesados destruyen los caminos más rápidamente que los vehículos ligeros. Por lo tanto, es necesario esperar a que se mejoren los caminos para poder usar vehículos pesados.

Los vehículos pesados destruyen los caminos más rápidamente que los vehículos ligeros. Por lo tanto, es necesario esperar a que se mejoren los caminos para poder usar vehículos pesados.

Los vehículos pesados destruyen los caminos más rápidamente que los vehículos ligeros. Por lo tanto, es necesario esperar a que se mejoren los caminos para poder usar vehículos pesados.

Los vehículos pesados destruyen los caminos más rápidamente que los vehículos ligeros. Por lo tanto, es necesario esperar a que se mejoren los caminos para poder usar vehículos pesados.

Los vehículos pesados destruyen los caminos más rápidamente que los vehículos ligeros. Por lo tanto, es necesario esperar a que se mejoren los caminos para poder usar vehículos pesados.

El Esfuerzo de Tracción Necesario Para Mantener un Vehículo en Movimiento

La Asociación Hípica Norteamericana ha hecho un estudio de la tracción necesaria para mantener un vehículo en movimiento. Los resultados demuestran que se necesitan muchos recursos para mantener un vehículo en movimiento.

La Asociación Hípica Norteamericana ha hecho un estudio de la tracción necesaria para mantener un vehículo en movimiento. Los resultados demuestran que se necesitan muchos recursos para mantener un vehículo en movimiento.

FEDERAL El Camión de tonelaje Real

IMPORTADORES: DITLEVSEN & CIA. LTDA.

Case Matriz: Ing. Huergo 1335 BUENOS AIRES Exposición: Paseo Colón 1335

TIPO DE PAVIMENTO	KILOS POR TONELADA
Hormigón	14.8
Asfalto	23.5
Tierra (seca)	81.2

